



Mercedes-Benz C-Klasse Break Verstand van zaken

Wat is er mis met de nieuwe Mercedes-Benz C-Klasse? Volgens een eerdere test is dat weinig. De conclusie luidde dat het de meest comfortabele en moderne sedan in z'n klasse was. Maar er ontbrak wel wat: een variant met extra laadruimte. Die versie is er nu ook: de C-Klasse Estate.

Het mag geen verrassing zijn dat de C-Klasse Estate onderhuids vrijwel gelijk is aan de sedan. Zo is de C-Klasse Estate leverbaar met dezelfde motoren, inclusief de razendsnelle C63 AMG (zie daarvoor het testverslag van deze ultieme C-Klasse).

In vergelijking met de vorige generatie C-Klasse zijn alle motoren sterker en toch zuiniger geworden. Bovendien kunnen de lichtere motoren al relatief zware aanhangers (1.800 kg) trekken; bij een praktische auto als deze is dat een prettige bijkomstigheid.



Zakenauto

Voor deze gelegenheid is gereden met de favoriet van de zakelijke rijder: de 320 CDI. Deze zescilinder diesel is zo stil dat na een druk op de startknop alleen de toerenteller verraad dat de motor loopt. Gekoppeld aan een zeventraps automaat rolt de testauto uiterst comfortabel en schokvrij door het verkeer. Deze "kleine" Mercedes biedt alle rust en

raffinement van een heuse limousine.

De eerder geteste 220 CDI presteerde al prima, maar wanneer de situatie het toelaat doet deze 320 CDI daar nog eens een imposante schep bovenop. Desgewenst drukt deze chique stationcar de inzittenden met de overmacht van een sportwagen in de stoelen. Tegelijkertijd blijft de rust altijd gewaarborgd. De sprint vanuit stilstand naar 100 km/u kost 7.9 seconden, maar deze machtige dieselmotor klaart dat kunstje met zoveel gemak dat het niet meer dan een vingeroefening lijkt.

Omdat vanaf een luttel 1.600 toeren per minuut de maximale trekkracht van 510 Nm beschikbaar is, heeft de bestuurder het altijd aangename gevoel dat er een enorme reserve is.

Groots zaken doen

Onderweg is nauwelijks verschil merkbaar tussen de C-Klasse Estate en sedan. Ondanks de extra opbouw verdeelt ook de Estate het gewicht evenredig over de voor- en achterwielen, waardoor de auto neutraal blijft in alle omstandigheden. Optioneel bewaakt het onderstel de rij-hoogte, ongeacht het gewicht en de verdeling van de bagage.

Zoals gebruikelijk bij Mercedes is de C-Klasse voorzien van achterwielaandrijving, zodat de voorwielen alleen hoeven te sturen. Dit komt zowel het gevoel in het stuurwiel als de wegligging ten goede. "Agility Control" past het karakter van het onderstel, de besturing en eventueel de automatische versnellingsbak aan de omstandigheden aan om de veiligheid te verhogen.



Een dergelijke uitgekiende opzet wordt in de regel gebruikt voor sportwagens, maar Mercedes heeft het verfijnde onderstel gebruikt om maximaal comfort te bieden. Dit is misschien niet de strakst sturende auto in z'n segment, het is

wel de meest comfortabele. Deze Estate is bij uitstek geschikt voor het afleggen van lange afstanden.

Een frisse kijk op zaken

Een derde punt waarop de C-Klasse zich onderscheidt is de moderne uitrusting. Die is zo modern en vooruitstrevend, dat de C-Klasse nauwelijks onder doet voor de duurdere modellen. Sterker nog, modellen die al langer meelopen bij Mercedes beschikken niet over zulke moderne elektronica als de C-Klasse!



Het zogenaamde "Comand APS" combineert audio, navigatie en communicatie in een systeem dat wordt bediend met één druk-/draaiknop. Daarnaast laat "Comand APS" zich bedienen met gesproken commando's. Dit werkt in praktijk prima. De bestuurder voert een bijna natuurlijk verlopend gesprek met de auto, waarna bijvoorbeeld het navigatiesysteem is geprogrammeerd.

Het kaartmateriaal van het navigatiesysteem is niet opgeslagen op CD of DVD, maar op een harddisk. Dat is niet alleen zeer snel, maar biedt ook extra mogelijkheden. Zo worden CD's na één keer afspelen bewaard op de harddisk en behoort de CD-wisselaar daarmee definitief tot het verleden. De klank van het door specialist Harman/Kardon verzorgde audiosysteem is uitstekend.



Helaas is "Comand APS" niet standaard. Ook andere zaken die de auto echt afmaken zijn optioneel, waardoor bij de prijs van de auto al snel 10 tot 15.000 euro moet worden opgeteld om een echt complete C-Klasse te hebben.

Kleine zaken

Voorin is de C-Klasse Estate gelijk aan de sedan. Dat betekent heerlijke stoelen, voldoende beenruimte, maar slechts beperkte hoofdruimte. Met name het (optionele) open dak neemt een flinke hap uit de hoofdruimte, lange bestuurders zijn hierbij gewaarschuwd! Ook achterin is de hoofdruimte matig.



Nieuw voor de Estate zijn de (optionele) geïntegreerde kinderzitjes in de achterbank. Die zijn sneller en makkelijker te gebruiken dan losse kinderzitjes, waardoor de verleiding kleiner is te smokkelen op korte ritjes.

Grote zaken

De bagageruimte meet standaard 458 liter en dat is meer dan genoeg voor bijvoorbeeld de bagage van vier personen. Grote

zaken als een uitgebreide sportuitrusting of een flinke kinderwagen passen gemakkelijk.

Wanneer nog meer ruimte nodig is, kan de achterbank letterlijk in een handomdraai worden opgeklapt. Het is niet nodig om eerst de zitting op te klappen of de hoofdsteunen los te maken.



De volledige bagageruimte meet 1.500 liter en daarmee is de C-Klasse Estate meer dan een "life style" stationcar die alleen om het uiterlijk wordt gekocht. De inhoud is echter geen recordwaarde, zoals Mercedes wil doen geloven. De directe Duitse concurrenten (Audi A4 Avant, BMW 3-Serie Touring) bieden inderdaad minder ruimte. Er zijn echter diverse stationcars die meer ruimte bieden, zelfs voor beduidend minder geld.

Noodzaak?

Onder de laadvloer lijkt een uitgebreide gereedschapset te zijn verstopt. De keurig uitgestalde, glimmende hulpmiddelen zijn echter niet bedoeld om een noodreparatie uit te voeren of zelfs maar een wiel te wisselen.



Langs de laadvloer zijn rails te vinden waarop deze hulpstukken zijn te plaatsen. Zo is het mogelijk om een barrière te plaatsen om goederen op hun plaats te houden. Onder de bagageruimte zijn ook een uitvouwbaar boodschappenskrat en een bagagenet te vinden.

In de praktijk zijn al deze hulpmiddelen snel en eenvoudig te gebruiken. Dat geeft echt meerwaarde en maakt deze Estate tot meer dan zomaar een ruime zakenauto.

Conclusie

Net als de Mercedes-Benz C-Klasse sedan weet ook de nieuwe stationcar zich goed te onderscheiden van de concurrentie. Mercedes kiest nadrukkelijk voor comfort en gebruiksgemak, alhoewel het rijplezier zeker niet is vergeten. Vooruitstrevende techniek neemt veel werk uit handen en waakt over de veiligheid. Het enige echte punt van kritiek is dat veel van die voorzieningen niet standaard zijn. De motoren zijn sterk, stil en relatief zuinig.

Als stationcar is de C-Klasse absoluut geslaagd. De auto ziet er minstens zo goed uit als de sedan en biedt volop laadruimte. Bovendien is die laadruimte dankzij "Easy Pack" optimaal te benutten. Mercedes-Benz heeft duidelijk verstand van zaken als het om stationcars gaat! ■



Technische fiche

Mercedes-Benz C-Klasse Break C320 CDI

Afmetingen

Lengte	460 cm
Breedte	177 cm
Hoogte	146 cm
Wielbasis	276 cm
Gewicht	1750 kg
Sleepvermogen	750 kg
Sleepvermogen geremd	1800 kg
Tankinhoud	66 l
Koffinhoud	485/1500 l



Motor en prestaties

Cilinderinhoud	2987 cc
Cilinders / kleppen	6/4
Vermogen	224 pk @ 3800 tpm
Koppel	510 Nm @ 1600 tpm
Aandrijving	achterwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	7,9 sec.
Topsnelheid	245 km/u
Verbruik gemiddeld	7,3 l / 100 km
Verbruik stad	n.b.
Verbruik buitenweg	n.b.
CO2 uitstoot	195 gr. / km



Prijs

Prijs	44.649 €
Basisprijs	32.912 €